



## WSPÓŁCZESNA ROLA BULWARÓW W MIEŚCIE CONTEMPORARY ROLE OF BOULEVARD IN THE CITY

**Joanna Szwed**  
Mgr inż. arch.

Politechnika Krakowska  
Wydział Architektury  
Zakład Kompozycji i Planowania Krajobrazu

### STRESZCZENIE

Relacja rzeka- miasto kształtuje się na wiele sposobów w czasie i przestrzeni, w odniesieniu do *spuścizny* historycznej, rozwiązań techniki, rozwoju ekonomicznego i waloryzacji społeczno- kulturowej. Główną funkcją bulwarów w mieście jest ( i było) przybliżenie mieszkańcom rzeki. Wraz z przekształceniami funkcji rzek poczynając od roli transportowej, która przez współczesny rozwój infrastruktury znacznie osłabła i utraciła gospodarczy charakter zmieniła się również rola bulwarów w miastach. Współcześnie zauważyć można „boom” na liczne projekty architektoniczne i urbanistyczne, których zadaniem jest przekształcenie terenów nadwodnych przez wprowadzenie „ nowych” funkcji głównie reprezentacyjnej i rekreacyjnej w taki sposób, aby stały się „zielonym salonem” miasta.

Słowa kluczowe: miasto, bulwar, rzeka, przestrzeń publiczna, rewitalizacja, rozwój, projekty.

### ABSTRAKT

River-city relationship is shaped in many ways in time and space, in relation to the historical heritage, technology solutions, economic development and socio-cultural adjustment. The main function of the boulevards in the city is (and was) an approximation of the river residents. Along with the transformation functions ranging from the role of river transport, which by modern infrastructural development has faded and lost its economic nature also changed the role of the boulevards in the cities. Today we can see the "boom" on numerous architectural and urban projects, whose task is to convert the land above water by the introduction of "new" features mostly representative and recreation in such a way as to become a "green salon" in the city.

Keywords: city, boulevard, river, public space, revitalization, development, project.

## WSTĘP

Rzeki wraz z ich najbliższym otoczeniem od zawsze należały do najważniejszych czynników miastotwórczych. Około 5 tys. lat temu w dolinach życiodajnych rzek narodziły się i ukształtowały potężne starożytne cywilizacje Mezopotamii, Egiptu, doliny Indusu i starożytnych Chin. Rzeki były w tym czasie symbolem życia i nieśmiertelności. Nie wyobrażano sobie bez nich egzystencji, gdyż ówczesne społeczeństwa były całkowicie od nich uzależnione. Woda rzeczna służyła do nawadniania upraw, użyźniania gleb, była źródłem wody i pożywienia dla mieszkańców miast, ale także dla zwierząt przez nich hodowanych. W średniowieczu rzeki stanowiły naturalne przeszkody, utrudniając najeźdźcom zdobycie miasta, dostęp do grodu. Rzeki stymulowała rozwój miast i były zazwyczaj głównym źródłem utrzymania jego mieszkańców. Także w czasach nowożytnych rzekom przypisywano ogromną rolę. Twórca renesansowego miasta idealnego, Leonardo da Vinci, uważał, że miasto powinno leżeć nad rzeką, aby mogło zapewniać mieszkańcom wodę pitną i odpowiednią higienę oraz ułatwiać transport towarów. Rzeki umożliwiały, bowiem szybką wymianę towarów, co przyczyniło się do rozwoju miast obsługujących żeglugę śródlądową. Transport rzeczny rozwijał się bardzo prędko aż do czasów rewolucji przemysłowej, która przyniosła rozwój transportu drogowego, kolejowego jak również lotniczego, co spowodowało osłabienie a z czasem nawet całkowitą utratę gospodarczego charakteru rzek. W miarę postępu urbanizacji i industrializacji nadmiernie eksploatowane rzeki wraz z ich najbliższym otoczeniem stały się zaniedbanym i niechcianym elementem wielu miast. Rozwój przemysłu oraz rozbudowa portów odsunęły mieszkańców od rzek. Miasta odwróciły się od swoich silnie zanieczyszczonych, często obetonowanych i zamienionych w kanały cieków. „[...] Postępująca z biegiem lat degradacja wielu rzek, odsunięcie ich koryta od miast i tracenie dotychczasowego znaczenia w życiu aglomeracji miejskich przyczyniły się nie tylko do wyrugowania rzek z ikonografii, lecz także ze świadomości mieszkańców miast ich gospodarzy sprawiając, że część naszych miast odwróciła się tyłem do swych rzek.”<sup>1</sup>

## RZKA I JEJ OTOCZENIE, JAKO ELEMENT URBANISTYKI

Miasta poprzemysłowe, odgradzone od swojej rzeki szeregiem zabudowy fabrycznej i portowej, zaczynają szukać nowego modelu na przyszłość. Od Dublina po Dubaj, u podstaw planowania urbanistycznego coraz silniej wyrażana jest relacja miasta z wodą i potrzeba ponownej integracji. Wysiłki urbanistów koncentrują się, więc obecnie na integracji tkanki miejskiej z rzeką i jej najbliższym otoczeniem. Rewitalizacja terenów przemysłowych nad rzeką to obecnie stały punkt programu poprawy warunków i zwiększenia atrakcyjności miasta. Zwłaszcza, że władze wielu miast, zachęczone (ekonomicznym) sukcesem przebudowy nabrzeża choćby w Bilbao, liczą na podobny efekt. Rewitalizacja brzegów rzeki Nervion w Bilbao jest bez wątpienia najbardziej popularnym przykładem zwrócenia miastu rzeki. Aby zaktywizować miasto, stworzono plan polegający na przekształceniu terenów byłej stoczni w centrum kulturalno- rozrywkowe, odnowę tkanki mieszkaniowej w śródmieściu a także rozbudowę węzła komunikacyjnego. Nabrzeże zagospodarowano różnicowaną funkcją: mieszkaniową, usługową jak również kulturową ( Muzeum Guggenheima). Ten współczesny obiekt spowodował, iż cała przestrzeń w najbliższym otoczeniu rzeki ożyła. Obiekt spowodował, że bulwar rzeki Nervion stał się przestrzenią nowej, jakości przyciągając mieszkańców ze względu na nowe, atrakcyjne miejsca zamieszkania i pracy, ale również stał się atrakcją turystyczną. To „ ożywienie” miasta zaczęto określać mianem „ efektu Bilbao”<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Fijałkowski W., *Miasto tyłem do rzeki*- materiały sesji naukowej, Towarzystwo Opieki nad Zabytkami, Warszawa 1995.

<sup>2</sup> Czarniecka D., *Relacja rzeka- miasto*, Wydział Architektury Politechnika Warszawska, Warszawa 2010.



Ryc. 1. Zdjęcie lotnicze rzeki Nervion w Bilbao, po lewej stronie muzeum Guggenheima. Źródło: Serwis internetowy grudzień 2011: <http://pixdaus.com/single.php?id=291944>

Fig. 1. View of the river Nervion in Bilbao, the Guggenheim museum on the left side. Source: Internet December 2011: <http://pixdaus.com/single.php?id=291944>

Ryc. 2. Muzeum Guggenheima w Bilbao. Źródło: Serwis internetowy grudzień 2011: <http://pixdaus.com/single.php?id=291944>

Fig. 2. Guggenheim museum in Bilbao. Source: Internet, December 2011: <http://pixdaus.com/single.php?id=291944>



Ryc. 3. Muzeum Guggenheima w Bilbao. Źródło: Serwis internetowy grudzień 2011 <http://pixdaus.com/single.php?id=291944>

Fig. 3. Guggenheim museum in Bilbao. Source: Internet, December 2011: <http://pixdaus.com/single.php?id=291944>



Świątą tradycję w restrukturyzacji urbanistycznej terenów przemysłowych i portowych mają Niemcy. Trwająca obecnie przebudowa Hafen City w Hamburgu wzbudza powszechny podziw miłośników architektury, a ambitne założenie planistyczne przyciąga światowej sławy architektów i hojnych inwestorów. Początek drogi wyznacza jednak modelowy już projekt IBA rewitalizacji Zagłębia Ruhry. Wśród miast objętych programem warto wyróżnić Duisburg. Podczas gdy sąsiednie ośrodki, jak Kolonia czy Dusseldorf, dysponowały dość ograniczonym powierzchniowo terenem portowym, Duisburg ze swoim 114-kilometrowym nabrzeżem i ponad 10- procentowym udziałem powierzchni wodnych w skali miasta, musiał liczyć się z poważnym wyzwaniem. Już od lat 90- tych trwały intensywne prace rewitalizacyjne, szczególnie w obszarze tzw. Portu wewnętrznego, przylegającego do historycznego centrum miasta. Projekt przemodelowania nabrzeża powie-

rzono pracowni Foster and Partners, a w 2007 roku został on włączony do większego master planu całej dzielnicy Innenstad. Koncepcji przekształcenia miasta przemysłowego w konkurencyjny ośrodek w regionie przyświecało hasło „Mieszkać nad wodą”.<sup>3</sup> W dawnym porcie pojawiły się nowoczesne biurowce i kompleksy mieszkaniowe autorstwa uznanych biur architektonicznych. Odrestaurowano również kilka zabytkowych obiektów. Duisburg z największym śródlądowym portem w Europie skalą i charakterem odbiega od typowych miast nadrzecznych i reprezentuje raczej rodzinę wielkich portów nadmorskich. Ta różnica ujawnia się nie tylko w wielkości portu, a przede wszystkim w dominacji portu nad miastem. Port nie tylko identyfikuje miasto, nadaje mu też formę przestrzenną. Współczesny port stanowi właściwie odrębną jednostkę terytorialną, autonomiczny krajobraz oparty na logice funkcjonalnej, często jedynie formalnie zintegrowany z miastem. Gdy strefy przemysłowe portów komercyjnych przenoszą się z centrów miast na peryferia, nabrzeże otwiera się na funkcję mieszkaniową, komercyjną, biznesową. To niepowtarzalna okazja restrukturyzacji całego układu śródmiejskiego, zwłaszcza w gęstej zabudowie miast europejskich.



Ryc. 4. Plan zagospodarowania miasta Duisburg. Źródło: Serwis internetowy grudzień 2011: <http://www.duisburg.de/micro/english/introducing/102010100000189584.php>

Fig. 4. Duisburg Masterplan. Source: Internet, December 2011: <http://www.duisburg.de/micro/english/introducing/102010100000189584.php>



Ryc. 5. Plan zagospodarowania miasta Duisburg. Źródło: Serwis internetowy grudzień 2011: <http://www.duisburg.de/micro/english/introducing/102010100000189584.php>

Fig. 5. Duisburg Masterplan. Source: Internet, December 2011: <http://www.duisburg.de/micro/english/introducing/102010100000189584.php>

Równie ciekawym przykładem rewitalizacji nabrzeży w Niemczech jest miast Saarbrücken nad rzeką Saarą. Saarbrücken, niegdyś kwitnące miasto przemysłowe, powoli podupada. Choć gospodarka miasta opierała się głównie na hutnictwie, miasto odgrywało zawsze ważną rolę, jako centrum handlowe i administracyjne landu. Region Saarland znajduje się w fazie przemian strukturalnych i podobnie jak inne obszary przemysłowe zależne od górnictwa, zmagają się z gospodarczymi i społecznymi skutkami restrukturyzacji. Likwidacja miejsc pracy w przemyśle powoduje znaczny odpływ ludności do innych regionów, a co za tym idzie, dalsze straty dla handlu, gastronomii, usług i turystyki. Mimo rozwiniętego sektora biznesowego, około 60 % zatrudnionych tam osób nie mieszka w

<sup>3</sup> Barwicka J., *Woda, jako element urbanistyki*, Green 2- Ogólnopolski kwartalnik architektoniczny, Kraków 2010, s. 59.

Saarbrücken, co destabilizuje sytuację na rynku mieszkaniowym. Ożywienie gospodarcze może być jedyną szansą miasta na powrót do czasów świetności, zwłaszcza, że w porównaniu z konkurencyjnymi ośrodkami w Metz czy Luksemburgu nie wykształciło jak dotąd atrakcyjnego profilu wielofunkcyjnego centrum regionu ani nie odnalazło sprecyzowanej niszy, by przyciągnąć konkretną grupę docelową. Nowa strategia Saarbrücken ma być, zgodnie z pruską tradycją, przywiązanie ludności nie do miejsca pracy, lecz do miejsca zamieszkania. I tak właśnie atrakcyjne miejsce zamieszkania ma zapewnić plan rewitalizacji urbanistycznej miasta. Projekt „Miasto nad rzeką” dąży do podniesienia, jakości życia i pracy w centrum Saarbrücken dzięki strukturalnej przebudowie układu miejskiego. Przyjmując za oś założenia przepływającą przez miasto, Saarę, projekt podkreśla aspekt miastotwórczy rzeki i koncentruje się na przywróceniu relacji architektury i wody.

### POWRÓT DO NATURY

Okres wzmoczonej industrializacji spowodował w systemie miejskich rzek poważne straty ekologiczne i krajobrazowe. Strach przed powodzią w połączeniu z przyspieszonym rozwojem urbanistycznym doprowadziły niejednokrotnie do przekształcenia naturalnych korytarzy wodnych w monofunkcyjne kanały, wciśnięte pomiędzy gęstą sieć dróg i zabudowań. Rzeka była więziona pomiędzy betonowymi murami lub całkowicie wyrzucona poza granice tkanki miejskiej. Brudne, śmierdzące kanały ściekowe, które kiedyś nazywalibyśmy rzeką, manifestują pogardę dla krajobrazu. W skrajnych przypadkach nie pozostaje już nic innego jak przykryć kanały płytą autostrady, co pozwala na doraźnie pozbycie się „problemu”. Urbanistyka szybkich kroków- nie dość, że likwidujemy kłopotliwą rzekę to w dodatku rozwiązaliśmy problem zatłoczonej komunikacji drogowej w mieście.

W okresie powojennym nabrzeże rzeki Sumida zajmowały fabryki i magazyny. Ścieki wpuszczone do zbiornika doprowadziły do wyginięcia flory i fauny. Jakość wody była niezwykle niska a teren szeroko omijany przez ludzi. Jednak po Igrzyskach Olimpijskich w Tokio w 1964 roku rozpoczęto proces rewitalizacji rzeki i jakość wody znacznie się poprawiła, dzięki popularyzacji systemów oczyszczania ścieków i restrykcyjnej polityce miasta.<sup>4</sup> W środowisku krajów azjatyckich, przy postępującym pogorszeniu stanu tamtejszych rzek, Sumida stała się przykładem dla ruchu regeneracji urbanistycznej.



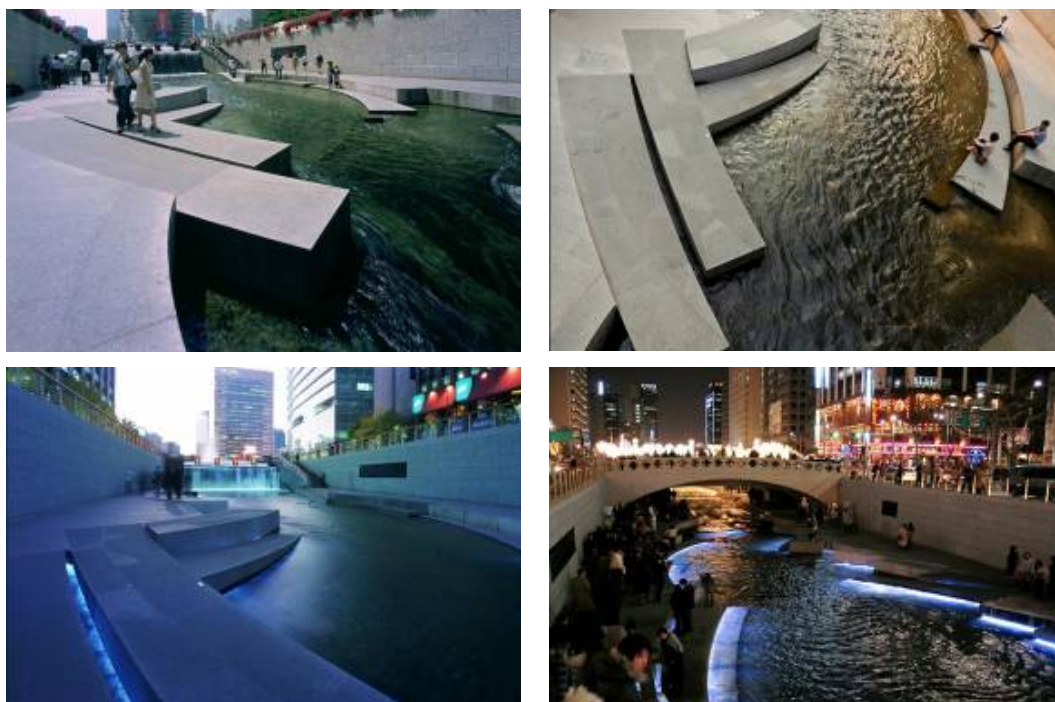
Ryc. 10, 11. Bulwar rzeki Sumida w Tokio. Źródło: Serwis internetowy grudzień 2011: [http://www.a-rr.net/jp/en/waterside/domestic/07community\\_and\\_urban\\_river\\_re/1072.html](http://www.a-rr.net/jp/en/waterside/domestic/07community_and_urban_river_re/1072.html)

Fig. 10, 11. Sumida's Boulevard in Tokio. Source: Internet, December 2011: [http://www.a-rr.net/jp/en/waterside/domestic/07community\\_and\\_urban\\_river\\_re/1072.html](http://www.a-rr.net/jp/en/waterside/domestic/07community_and_urban_river_re/1072.html)

<sup>4</sup> Barwicka J., *Woda, jako element urbanistyki*, Green 2- Ogólnopolski kwartalnik architektoniczny, Kraków 2010, s. 59.

Rzeki, zwłaszcza te mniejsze, często całkowicie zabudowywano, zamieniając je w podziemne kanały ściekowe i burzowe. Rozwój wzdłuż rzek sieci kolejowych, dróg i autostrad jeszcze bardziej osłabił ich wykorzystanie i utrudnił mieszkańcom dostęp do nich. Sytuację tą jeszcze do niedawna reprezentował Seul. Intensywny napływ biednej ludności wiejskiej do stolicy wymusił powstanie rozległych dzielnic slumsów, z prowizoryczną zabudową nad brzegiem Cheonggye. Z uwagi na degradację stanu koryta i częste powodzie, władze zdecydowały się na skanalizowanie rzeki i wznieść nad nią trypoziomową autostradę. Od 2003 roku rozpoczęto demontowanie konstrukcji i rewitalizację ekologiczną obszaru, który w dniu dzisiejszym niczym nie przypomina już cuchnącego potoku.

Pomimo sześciu wieków historii, Seul, jako miasto rozwinął się dość późno. Dopiero w latach 60. Ubiegłego wieku rozpoczęło się jego uprzemysłowienie, a proces ten trwał zaledwie czterdzieści lat, o wiele krócej niż w krajach Europy czy Ameryki Północnej. Planiści w tych krajach rzadko byli konfrontowani z nadrzędnym i często jedynym celem, jakim był komercyjny rozwój miasta. Seul zbudowano w pośpiechu, chcąc zdążyć przed letnimi Igrzyskami Olimpijskimi w 1988 roku, które były wydarzeniem przełomowym w historii kraju. W równie szybkim tempie próbuje się dzisiaj naprawiać wyrządzone miastu szkody. O istnieniu strumienia Cheonggyecheon przepływającego przed laty przez centrum miasta, a który Seul utracił na rzecz betonu, wielu mieszkańców nawet nie wiedziało.



Ryc. 12, 13, 14, 15. Rewitalizacja bulwarów rzeki Cheonggyecheon w Seulu. Źródło: Serwis internetowy grudzień 2011: <http://inhabitat.com/seoul-recovers-a-lost-stream-transforms-it-into-an-urban-park/>

Fig. 12, 13, 14, 15. Revitalization of the Cheonggyecheon's river boulevard in Seul. Source: Internet, December 2011: <http://inhabitat.com/seoul-recovers-a-lost-stream-transforms-it-into-an-urban-park/>

Seul cierpi na brak parków czy terenów leśnych. Podczas gdy w większości stolic na świecie na jednego mieszkańca przypada około 15 metrów kwadratowych zieleni, w Seulu ten wskaźnik wynosi zaledwie 4,5. Jakość powietrza jest jedną z najgorszych na świecie, a brak „zielonych płuc”, które byłyby w stanie absorbować spaliny i inne gazy pcha miasto ku katastrofie. Obecnie władza stawia na przyrodę. Władze miasta postanowiły połączyć odizolowane z powodu rozwoju stolicy tereny zielone w strefach mieszkal-

nych w zieloną oś Seulu, tworząc w ten sposób dodatkowe przestrzenie. Od dwudziestu do pięćdziesięciu procent powierzchni terenu wszystkich nowych projektów opracowywane jest przy wykorzystaniu ekologicznych technik planowania urbanistycznego.<sup>5</sup>

### **BULWARY WIZYTÓWKĄ MIASTA**

Specyfika miejskich krajobrazów nadwodnych Fronty wodne stanowią bez wątpienia wizytówkę miast. W Pradze, która za czasów Karola IV Luksemburskiego (1355 r.) była jednym z największych miast Europy Środkowej i stolicą Cesarstwa Rzymskiego Narodu Niemieckiego, rzeka została świadomie wykorzystana dla stworzenia reprezentacyjnej panoramy miasta uwiecznionej przez Claude'a Lorrain'a. Nadwodne panoramy wielu miast utrwalone w malarstwie pejzażowym (np. przez Canaletto - pejzaże Wenecji, Londynu, Warszawy) są najlepiej znanymi historycznymi zapisami ich formy przestrzennej. Sekwencje widoków z charakterystycznymi dominantami stanowią rozpoznawalny kod sylwety miasta (skyline), a ich zmienność w czasie pozwala prześledzić zarówno rozwój przestrzenny miasta, jak i ewolucję jego związków z wodą. Kanały Amsterdamu, Wenecji, czy Sankt Petersburga, nabrzeża Paryża, czy nadwodna panorama Manhattanu, stanowią zakotwiczone w powszechnej świadomości wizytówki tych miast i nieodłączny atrybut ich tożsamości.<sup>6</sup>



Ryc.16. Miasto Sztuki i Nauki w Walencji. Serwis internetowy grudzień 2011: Źródło: Serwis internetowy grudzień 2011: <http://www.cac.es/>

Fig. 16. The City of Arts and Sciences in Valencia. Source: Internet December 2011: <http://www.cac.es/>

Rzeka w mieście, tworzy swoisty kręgosłup kompozycyjny spajający różnorodne wnętrza krajobrazowe, a prowadzące przez nie szlaki komunikacji wodnej i przywodnej (bulwary, promenady, mosty, platformy widokowe itp.), jako przestrzenie odbioru walorów krajobrazowych, nabierają znaczenia korytarzy reprezentacyjnych miasta. XX i XXI wiek obfituje w spektakularne przykłady wykorzystania przedpola wodnego dla ekspozycji dzieł architektonicznych, które stają się unikatowymi znakami przestrzennymi w krajobrazie miejskim i celem turystyki kulturowej. Przykładem przywrócenia miastu wody, jako głównego elementu kompozycji przestrzennej jest bez wątpienia Miasto Sztuki i Nauki (The City of Arts and Sciences) Santiago Calatravy zlokalizowane w osuszonym korycie rzeki Turii w Walencji. Na obszarze prawie 360 metrów kwadratowych zaprojektowano futurystyczne budynki, w których mieści się oceanarium, muzeum nauki oraz opera otoczone basenami i egzotycznymi ogrodami.

<sup>5</sup> Pleszko A., *Rewitalizacja strumienia rzeki Cheonggyecheon w Seulu*, Architektura & Biznes, Maj 2009.

<sup>6</sup> Januchta-Szostak A., *Fronty wodne, jako element tożsamości krajobrazowej miasta*, Wydział Architektury Politechnika Poznańska, Poznań 2009.



Ryc. 17, 18, 19. Projekt rewitalizacji bulwaru Queens Quay w Toronto. źródło: Serwis internetowy, grudzień 2011: [http://www.waterfrontoronto.ca/image\\_galleries/queens\\_quay\\_bvld/?12899#13099](http://www.waterfrontoronto.ca/image_galleries/queens_quay_bvld/?12899#13099)

Fig. 17, 18, 19. Revitalization of the Queens Quay Boulevard in Toronto. Source: Internet, December 2011: [http://www.waterfrontoronto.ca/image\\_galleries/queens\\_quay\\_bvld/?12899#13099](http://www.waterfrontoronto.ca/image_galleries/queens_quay_bvld/?12899#13099)

Jednym z przykładów rewitalizacji nabrzeży może posłużyć również projekt z Toronto. Od 2006 roku trwa proces projektowy, mający na celu zdefiniowanie obszaru Central Waterfront i przywrócenie mu należytej pozycji jednego z najatrakcyjniejszych fragmentów miasta. Central Waterfront składa się z 3, 5-kilometrowej linii brzegowej jeziora Ontario oraz ulicy Queen Quay Buleward, która bezpośrednio przylega do śródmiejskiego centrum biznesowo-handlowego. Podstawowym zadaniem projektantów jest stworzenie konsekwentnej i czytelnej pod względem architektonicznym i funkcjonalnym wizji dla całego Central Waterfront, którego teren jest zaliczany do najcenniejszych gruntów Toronto. Zaprojektowanie sieci powiązań między tętniącym życiem miastem a jeziorem wraz ze stałe dostępnym publicznym nabrzeżem zidentyfikowano, jako priorytet projektowy. Ponadto wizja zakłada dodanie do bogatej w warstwie kulturalnej tkanki miejskiej „zielonej stopy”, przyjaznej dla środowiska, ekologicznie produktywnej, która łączyć będzie Toronto z jeziorem Ontario. Plan podkreśla spójność i ciągłość nabrzeża poprzez szereg pozornie prostych motywów, które wspólnie tworzą rdzeń projektu nazwanego „Multiple Waterfront” („Zwielokrotnione Nabrzeże”).<sup>7</sup> Podkreślenie i zaakcentowanie miejsc, w których „miasto spotyka się z wodą” oraz zapewnienie ciągłości dostępu publicznego do jeziora pozostały kluczowymi założeniami projektowymi. Ponadto zdefiniowano rodzaje aktywności, jakie mogą i powinny zaistnieć z wykorzystaniem przestrzeni publicznych. Proces planistyczny, jakiemu poddawane jest nabrzeże Toronto, ma wyraz symboliczny. Najważniejszym kierunkiem działania pozostaje przewrócenie miastu niedocenianego miejsca, jakim jest obecnie brzeg jeziora Ontario. Jednak wszelkie działania projektowe zmierzają przede wszystkim do kreowania przyszłości tego miejsca i postrzegania Toronto, jako metropolii.

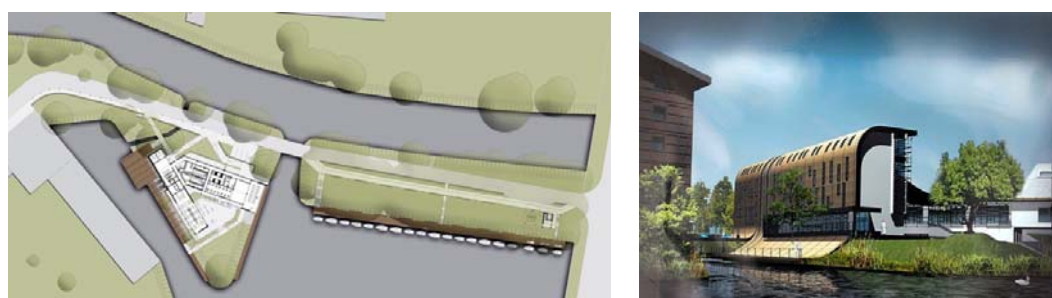
## FRONTY WODNE W POLSCE

We współczesnej urbanistyce zauważalny jest zwrot w kierunku rewitalizacji śródmiejskich odcinków dolin rzecznych w celu ochrony i promocji dziedzictwa kulturowego poprzez rozwój turystyki kulturowej i ponowne wykorzystanie rekreacyjnego potencjału miejskich przestrzeni wodnych. Jednym z przykładów może być Brda w Bydgoszczy, która potwierdza tezę, że "odzyskiwanie" rzeki jest katalizatorem pozytywnych zmian w

<sup>7</sup> Chojecka Sarnowicz E., *Pomiędzy miastem a jeziorem*, Zielen Miejska, numer 12/2010 (44), Poznań 2010.



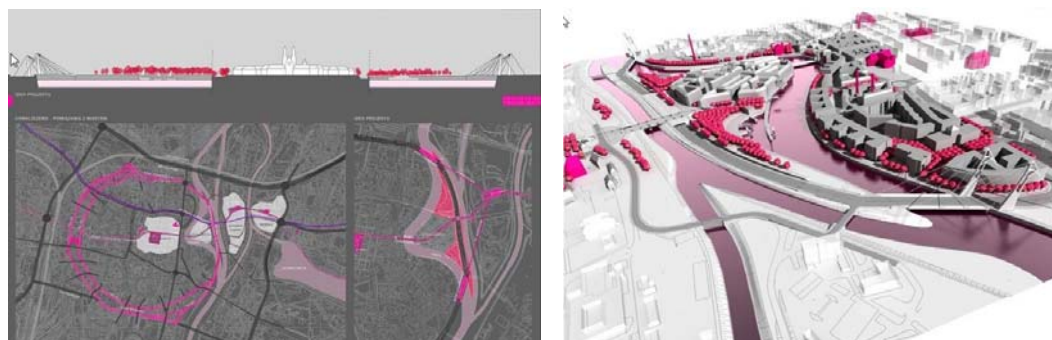
strukturze miasta i poprawy jego wizerunku. W nadrzecznym krajobrazie Bydgoszczy do końca XIX w. dominowały budynki szachulcowych spichlerzy, młynów (Wyspa Młyńska) i urządzeń hydrotechnicznych. Bulwary nad Brdą powstały w latach 30 XX w. i nadal pełnią swoją integracyjną i reprezentacyjną funkcję, a projekt BRE - banku znakomicie komponuje się z historycznym kontekstem zabudowy. Projekt rewitalizacji Bydgoskiego Węzła Wodnego, sporządzony przez MPU w Bydgoszczy, wykorzystuje zróżnicowany potencjał pięciu typów krajobrazowych doliny: Zielonej Doliny Brdy, Brdy Śródmiejskiej, Brdy Gospodarczo-sportowej, Kanału Bydgoskiego i Wisły. Cechy krajobrazu na poszczególnych odcinkach rzeki warunkują sposób kształtowania jej nabrzeży, terenów przyległych i ich funkcji.



Ryc. 20, 21. Koncepcja rewitalizacji Wyspy Młyńskiej w Bydgoszczy. Źródło: Serwis internetowy, grudzień 2011: [http://www.zivva.pl/zivva\\_page26.htm](http://www.zivva.pl/zivva_page26.htm)

Fig. 20, 21. Concept of the Młyńska Island in Bydgoszcz. Source: Internet, December 2011: [http://www.zivva.pl/zivva\\_page26.htm](http://www.zivva.pl/zivva_page26.htm)

Realizowany od 2006 roku Miejski Program Rewitalizacji dla Miasta Poznania zakłada m.in. realizację projektu „Zagospodarowanie starego koryta rzeki Warty”, którego głównym celem jest ukształtowanie wysokiej, jakości przestrzeni publicznej, która zaspokajałaby potrzeby mieszkańców i turystów w zakresie wypoczynku i rekreacji. Poznań, jako jedno z największych miast Polski, aspirujące do bycia prawdziwie europejską metropolią, nie może pozwolić sobie na niewykorzystanie takiego potencjału, jakim jest obszar starego koryta Warty. Jego odnowa i zagospodarowanie, w połączeniu z konsekwentnie realizowanym projektem budowy bulwarów nadwarciańskich oraz rewitalizacją kompleksu obiektów starej gazowni, spowoduje powstanie wysokiej jakości unikalnej i symbolicznej przestrzeni śródmiejskiej.



Ryc. 22, 23. Koncepcja rewitalizacji starego koryta rzeki Warty w Poznaniu. Źródło: Serwis internetowy grudzień 2011: <http://otodom.pl/wiadomosci/nowe-inwestycje/poznan-stare-koryto-warty-niewykorzystany-potencjal-id520.html>

Fig. 22, 23. The concept of revitalization of the Warta old riverbed in Poznań. Source: Internet, December 2011: <http://otodom.pl/wiadomosci/nowe-inwestycje/poznan-stare-koryto-warty-niewykorzystany-potencjal-id520.html>

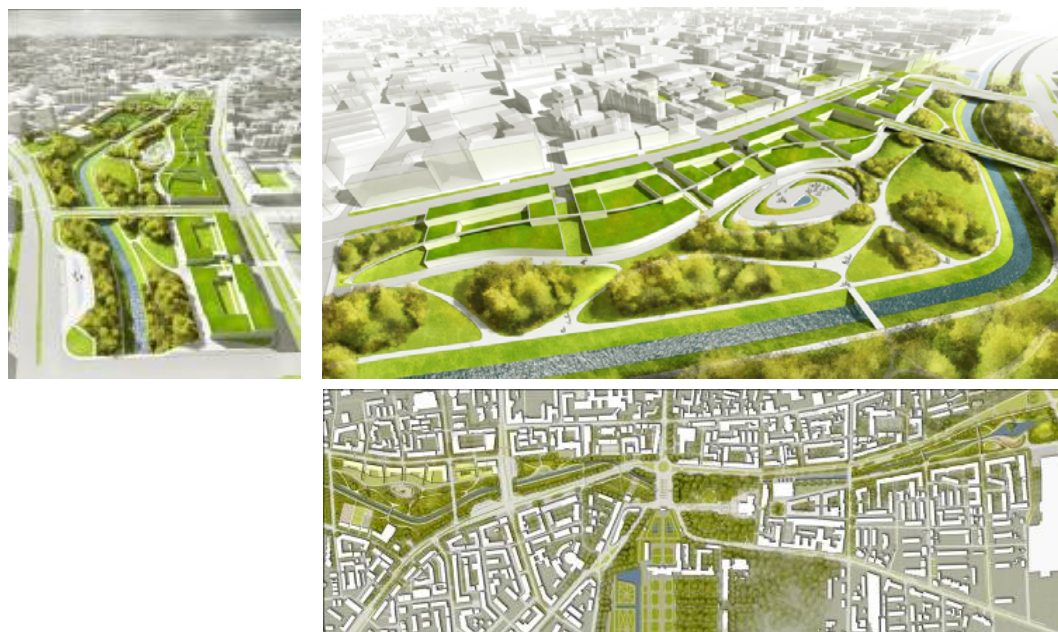
Nabrzeże rzeki Białej, jest jednym z najcenniejszych terenów inwestycyjnych w Białymstoku. Obszar ten jest atrakcyjny pod względem architektonicznym, krajobrazowym jak również przyrodniczym. Bulwar miejski, jako atrakcyjne tereny rekreacyjne (i nie tylko) powinny stać się salonem miasta. Mimo wielu przemian, teren ten do dnia dzisiejszego posiada ogromny potencjał, który nie jest do końca wykorzystany. Koncepcja rewitalizacji śródmiejskiego bulwaru została zaprojektowana z myślą o rozwoju centrum w połączeniu z możliwościami przyrodniczymi rzeki Białej i z zachowaniem substancji historycznej miasta. Rzeka Biała została świadomie wykorzystana dla stworzenia reprezentacyjnej panoramy Białegostoku. Widzenie prospektywne całego obszaru stało się niejako celem nadrzędnym w kształtowaniu przestrzeni centrum oraz jego terenów peryferyjnych. Głównym założeniem było, zatem wyodrębnienie wewnątrz urbanistycznych i ich spójne połączenie zarówno w układzie linearnym. Tereny przyległe mają stanowić wielofunkcyjną i atrakcyjną przestrzeń publiczną, miejsce reprezentacyjne służące interakcji mieszkańców i gości Białegostoku. Biorąc pod uwagę znaczenie rzeki i jej uwarunkowania historyczno-przyrodnicze tereny bulwaru zostały zaprojektowane, jako „zielony kręgosłup” miasta, który ma stać się miejscem identyfikacji Białegostoku, łącznikiem pomiędzy zurbanizowaną częścią miasta a zespołami parkowymi wzdłuż rzeki. Koncepcja rewitalizacji śródmiejskiego bulwaru nad rzeką Białą jest propozycją kontynuacji dawnego statusu Białegostoku, jako miasta, w którym bezpośredni, harmonijny związek środowiska zbudowanego z przyrodą, ogrodów i parków z architekturą był zawsze traktowany priorytetowo. Niestety podjęte po II wojnie światowej niefortunne decyzje urbanistyczne - wynikające po części z koniecznych przekształceń komunikacyjnych oraz zabezpieczenia miasta w niezbędną infrastrukturę techniczną, a czasami z niezbyt fortunnie realizowanej polityki przestrzennej - nie dały możliwości kontynuacji tej tradycji. Rzeka, zwłaszcza w ścisłym rejonie centrum miasta stała się wodnym kanałem o niewielkich wartościach, pozbawionym swoich naturalnych walorów. Bulwar powinien być, więc tworem na nowo organizującym przestrzeń tej części centrum miasta, poprawiającym ten zdegradowany pod względem naturalnym obszar, wzmacniającym służebność terenów zielonych w ich funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej, kreującym nowe interakcje społeczne, zarówno w skali publicznej, jak i prywatnej. Związek bulwaru z umiejętnie ukształtowanymi, okalającymi go obszarami zurbanizowanej i niezurbanizowanej (parkowej) strefy śródmiejskiej - poprzez właściwie dobraną w skali, kompozycyjnie zestrojoną w jeden organizm zabudowę, sieć ulic i placów oraz kompleksów parkowych, w powiązaniu z istniejącym dziedzictwem kulturowym Białegostoku, wzbogaconym o możliwe do zrekonstruowania lub ideowej, współczesnej transpozycji wartości dawnej historii miasta z jego wielokulturowym bogactwem – powinien przyczynić się do powstania nowej wizji stolicy Podlasia, jako miasta metropolitarnego.<sup>8</sup>

## PODSUMOWANIE

W wielu miastach polskich i europejskich fronty wodne przechodzą dziś dynamiczny okres przemian strukturalnych, organizacyjnych i przestrzennych. Rozpad wielkich, scentralizowanych państwowych organizmów portowych na wiele niezależnych przedsiębiorstw i instytucji, realizujących swoje różnorodne cele spowodował, że zaczęła się różnicować przestrzeń nabrzeżna, ujawniając zarówno swoje braki (niedostatki w wyposażeniu w infrastrukturę, niski standard zagospodarowania, nie- efektywność gospodarowania przestrzenią, chaos przestrzenny), jak i wyjątkowe walory lokalizacyjne

<sup>8</sup> Szwed J., Praca dyplomowa *Koncepcja programowo- przestrzenna zagospodarowania śródmiejskiego bulwaru nad rzeką Białą w Białymstoku*, WA PK, Kraków 2010.

sprzyjające rozwojowi wielu funkcji głównie turystycznej, rekreacyjnej, handlowej czy usługowej, które dotąd występowały szczątkowo w strukturach gospodarczych terenów nadwodnych.



Ryc. 24, 25, 26. Koncepcja rewitalizacji śródmiejskiego bulwaru nad rzeką Białą w Białymstoku. Źródło: Szwed J., Praca dyplomowa Koncepcja programowo- przestrzenna zagospodarowania śródmiejskiego bulwaru nad rzeką Białą w Białymstoku, WA PK, Kraków 2010

Fig. 24, 25, 26. The concept of the revitalization Biały's river boulevard in Białystok. Source: Szwed J., Graduation project, *Concept of comprehensive plan for the revitalization Biały's river boulevard in Białystok*, WA PK, Kraków 2010

## CONTEMPORARY ROLE OF BOULEVARD IN THE CITY

### INTRODUCTION

Rivers and their immediate environment have always belonged to the most important factors of city creation. About 5 thousand years ago in the valleys of life-giving rivers are born and formed a powerful ancient civilizations of Mesopotamia, Egypt, the Indus Valley. At that time, rivers were a symbol of life and immortality. They cannot imagine existence without rivers, because the society was totally dependent on them. Rivers In the Middle Ages were being a natural barriers witch making it difficult to gain the city by the invaders. The creator of the ideal city of the Renaissance, Leonardo da Vinci believed that the city should be located on the river that would provide residents with drinking water and proper hygiene and also to facilitate transportation of goods. River transport has developed very rapidly until the Industrial Revolution, which brought the development of road, rail and air, which resulted in the weakening of the economic role of the rivers. As the progress of urbanization and industrialization rivers become neglected and unwanted element of many cities. The city turned its back to the river.

## **RIVER AND ITS ENVIRONMENT, AS AN ELEMENT OF URBANISM**

Post-industrial cities, separated from the river by its factory buildings and the river port looking for a new model for the future. From Dublin to Dubai, at the heart of urban planning is increasingly expressed the relationship of the city with water and the need for integration. The efforts of planners of planners focus on the integration of the urban fabric of the river and its immediate surroundings. Revitalization of post industrial land on the river is now a fixed point program to improve conditions and increase the attractiveness of the city. Especially that the authorities of many cities, encouraged by (economic) success of the waterfront redevelopment in Bilbao, are counting on a similar effect.

## **BOULEVARD AS A REPRESENTATIVE OF THE CITY**

In Prague, at the time of Charles IV of Luxembourg (1355) was one of the largest cities in Central Europe and the capital of the Roman Empire, the river has been deliberately used to create a representative panorama of the city immortalized by Claude Lorrain. Waterside panorama of many towns captured towns captured in painting the landscape (by Canaletto- landscapes of Venice, London, Warsaw) are best known historical records of their spatial form. The sequences of views with characteristic dominants are recognizable silhouette of skyline and their variability in time allows to trace both the spatial development of the city and the evolution of his relationship with water. Canals of Amsterdam, Venice, and St.Petersburg, Paris quays, or waterside panorama of Manhattan, are anchored in the universal consciousness of a representation these cities and inseparable attribute of their identity. River in the city, creates a kind of compositional backbone connecting a variety of interior landscaping, and leading by water transport routes (boulevards, promenades, bridges, viewing platforms, etc.), a collection of landscape spaces, corridors become representation of the city.

## **BACK TO THE NATURE**

The period of increased industrialization caused a serious ecological and landscape loss of the urban river's system. Fear of flooding in conjunction with the accelerated urban development have led to

the transformation of natural corridors in the water channels inserted between the dense network of roads and buildings. The river was imprisoned between the concrete walls or completely thrown out of the city. One of the good examples of ecological urban planning is Tokyo city. In the postwar the period Sumida River waterfront occupied factories and warehouses. Wastewater recessed into the tank led to the extinction of nature. Water quality was extremely low and wide area defeated by the people. However, after the Tokyo Olympics in 1964 began the process of revitalization of the river and water quality has improved, thanks to popularization of wastewater treatment systems and restrictive policy of the city. In an environment of Asian countries, with the progressive deterioration of the rivers, Sumida has become a model for urban regeneration movement.

## **WATERFRONTS IN POLAND**

In modern urban planning in Poland is a noticeable shift towards revitalizing the downtown sections of river valleys in order to protect and promote cultural heritage through the development of cultural tourism and recreational potential of re-use of urban waterways. One example might be Brda in Bydgoszcz and the Biała's river boulevards.

vard in Białystok which confirm that "recovery" of the river is a catalyst for positive change in the structure of the city and improve its image. Today we can see the "boom" on numerous architectural and urban projects, whose task is to convert the land above water by the introduction of "new" features mostly representative and recreation in such a way as to become a "green salon" in the city.

## CONCLUSION

Nowadays many Polish and European waterfronts pass dynamic period of organizational, spatial and structural change. The disintegration of large, centralized state harbor organisms in many independent companies and institutions, pursuing their various goals meant that began to differentiate the space from shore, revealing both its shortcomings (deficiencies in the equipment in the infrastructure, low standard of management, the effectiveness of non-space management, spatial chaos) and the unique qualities of location conducive to the development of many features mostly tourist, recreational, commercial or service activities that have occurred residually in economic structures above water areas.

## BIOGRAFIA

- [1] Barwicka J., *Woda, jako element urbanistyki*, Green 2- Ogólnopolski kwartalnik architektoniczny, Kraków 2010, s. 59.
- [2] Chojecka Sarnowicz E., *Pomiędzy miastem a jeziorem*, Zieleń Miejska ,numer 12/2010 (44), Poznań 2010
- [3] Czarnecka D., *Relacja rzeka- miasto*, Wydział Architektury Politechnika Warszawska, Warszawa 2010.
- [4] Fijałkowski W., *Miasto tyłem do rzeki-* materiały sesji naukowej, Towarzystwo Opieki nad Zabytkami, Warszawa 1995.
- [5] Januchta-Szostak A., *Fronty wodne, jako element tożsamości krajobrazowej miasta*, Wydział Architektury Politechnika Poznańska, Poznań 2009.
- [6] Kosiński W., *Rzeka w krajobrazie miejskim*, W: Architektura krajobrazu a planowanie przestrzenne: praca zbiorowa / pod red. Krystyny Pawłowskiej. - Kraków: PKrak., 2001. - s. 283-296
- [7] Pleszko A., *Rewitalizacja strumienia rzeki Cheonggyecheon w Seulu*, Architektura & Biznes, Maj 2009.
- [8] Szwed J., *Praca dyplomowa Koncepcja programowo- przestrzenna zagospodarowania śródmiejskiego bulwaru nad rzeką Białą w Białymstoku*, WA PK, Kraków 2010.

**O AUTORZE**

Absolwentka Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej na kierunku Architektura i Urbanistyka oraz Architektura Krajobrazu. Obecnie asystentka w Instytucie Architektury Krajobrazu w Zakładzie Kompozycji i Planowania Krajobrazu.

**AUTHOR'S NOTE**

Graduated from the Faculties of Architecture and Landscape Architecture of Cracow University of Technology. Presently an assistant in Composition and Landscape Planning Institute.